

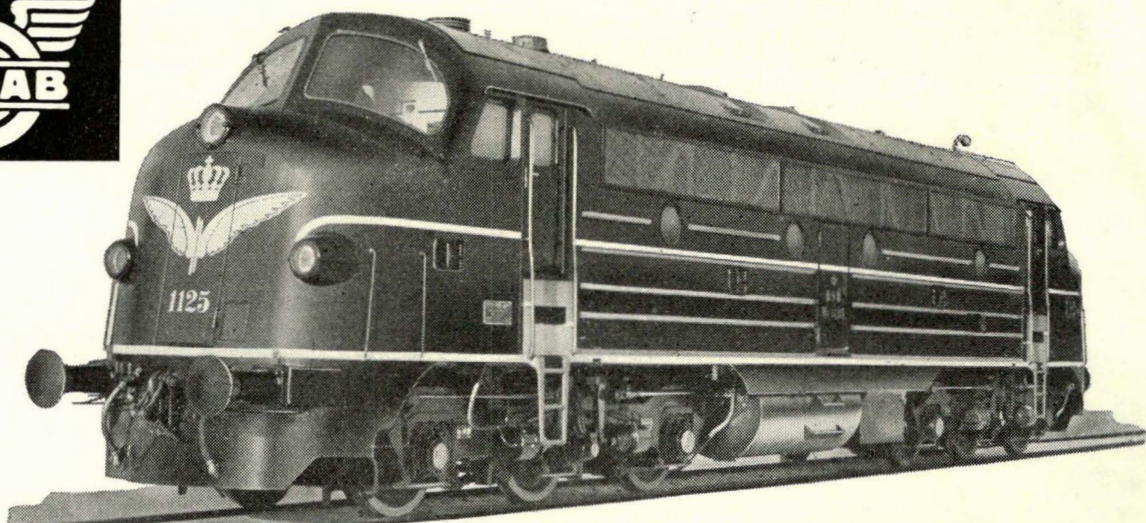
DANSK LOKOMOTIV TIDENDE

Udgivet af Dansk Lokomotivmands Forening

NUMMER 24 . 20. DECEMBER 1957 . 57. ÅRGANG



Den gensidige Uheldsforsikringsforening for de danske Statsbaners personale



Ny leverance af NOHAB-GM lokomotiver

NOHAB leverede den 16. august i år til DSB det første dieselelektriske lokomotiv i den nyeste bestilling på 20 lokomotiver.

NOHAB-GM lokomotivernes store popularitet kan tilskrives deres tilpasning til trafikbehovet og driftsikkerheden, hvilket giver store besparelser og rationel drift.

Nogle tekniske data:

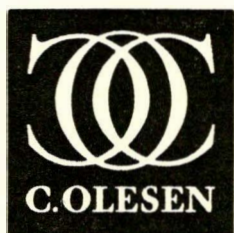
Max hastighed 133 km/t

» trækraft 18 ton

Totalvægt 101,6 ton

NYDQVIST & HOLM AKTIEBOLAG, TROLLHÄTTAN

Telegram: NOHAB, Telefon: 18000, Telex: 5284.



AKTIESELSKABET
C. OLESEN
MANUFAKTUR EN GROS
KØBENHAVN K.

Elegante Kjoler og Smoking
udlejes

ELKIÆR-OLSEN & SVENDSEN
Nørrebro Runddel 140 Telefon Taa 1513

OPTIKER

Felix Schmidt's
EFTF.

Nørreport

Nr. 68 mellem Nørregade og Fielstræde
Byen 2006-2007

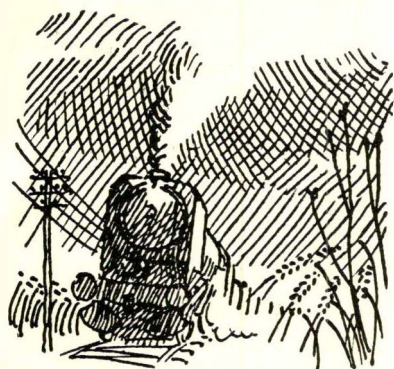
Statbanernes Brille-Leverandør

THÜRMEERS
originale Snittøj

DEUTA -HASTIGHEDSMAALERE

Leverandør til DSB

Repræsentant for Danmark: P. FUNDER & SØN . Nørrevoldgade 68 . København K . Telf. C. 7



DANSK LOKOMOTIV TIDENDE
NR. 24 - 57. ÅRGANG
20. DECEMBER 1957



Indhold:

Good-will	371
FN	372
Agnete Hansen sagen	372
DSF 60 år	373
Et tilbageblik	374
Charles Petersen 80 år	378
Spareklubben DSB	378
Fra medlemskredsen - Ret skal være ret	378
Under DLF	379
Personalia	379
Indholdsfortegnelse	380

Forsidebillede:

*Fra udstillingen »På sporet - --,
Københavns Hovedbanegård.*



Redaktører:

*E. Greve Petersen
(ansvarshavende)
K. B. Knudsen.*

Redaktion og ekspedition:

*Hellerupvej 44, Hellerup.
Telefon Hell. 7269.
Kontortid 10-16.
Postkonto 20541.*

*Frederiksberg Bogtrykkeri
Howitzvej 49.*

Good-will!

Stop for DSB-betaling af good-will, sagde trafikministeren.

Ministerens svar vil blive trykt i den beretning, ombudsmandsudvalget vil afgive, således at der ikke bliver tvivl om, hvad der er blevet udgangen på affæren.

Bag dette, skrevet af en journalist i et borgerligt dagblads spalter, ligger en tankegang præget af angst for, at statsmaskineriet skal begå handlinger, der efter borgerlig mening træder det højt priste private initiativs interesser for nær.

Denne journalist har med dette som afslutning på sin artikel konkluderet en efter hans mening særlig betydning i trafikministerens svar på forespørgsel fra et politisk parti, at DSB fremtidig ikke vil yde betaling for overtagelse af good-will. Et spørgsmål som har været behandlet af ombudsmanden foranlediget af en kreds af forretningsmænd, som har ment sine interesser trådt for nær af statsbanerne, ved disses overtagelse af nogle rutebillinier i Nordsjælland.

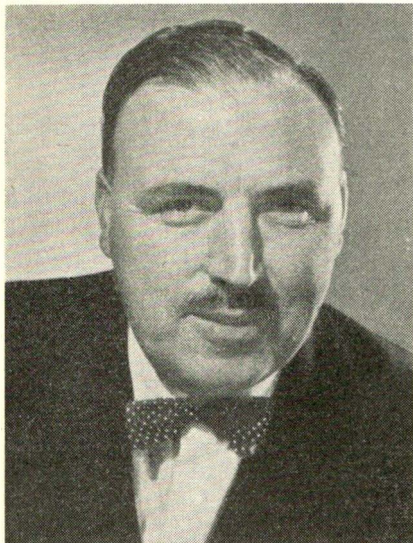
Ja, det er en skrækkelig affære, at man inden for staten overhovedet drister sig til at tage forretningsmæssigt på tingene.

Det er skrækkeligt, at statsbanerne tager initiativet til konsolidering af virksomheden, og det er skrækkeligt, at statsbanerne giver så stort underskud. Mon det er nogle klummerhoveder, man har sat til at lede foretagendet?

Reaktionerne over statsbanernes overtagelse af de omhandlede rutebillinier viser klart og tydeligt, at der ikke er samme ret for Per som for Poul. Der tegnes et klart billede af selviske motiver, der nærmere kunne lignedes ved demagogi. På én gang bralrer man op, fordi statsbanerne kører med underskud, medens man samtidig med alle midler søger at spænde ben for statsbanernes ihærdige anstrengelser for at opnå et forbedret driftsresultat. Og til støtte for sig har disse kredse en borgerlig presse, der til enhver tid maner socialiseringsspøgelset frem under dække af, at man i samfundets interesse skal modstå »statsvældet«s griben om sig. Men hvilket samfund? Er det os alle, eller er det alene den del, der ønsker de frie kræfters spil.

Samfundet er os alle, og vi har den selvfølgeligste interesse i, at statsbanerne er et virkeligt transportmiddel, der tjener massens behov og ikke snævert, egoistiske private interesser. Der er heller ikke plads til for os alle at have egen limousine, så vi er nogle stykker, der tillader sig at have den opfattelse, at det offentlige er det hensigtsmæssigste til at varetage befolkningens transportbehov. At få good-will dertil fra det private initiativs side er som at ønske sig månen. Derimod kan man ikke fortænke statsbaneledelsen i, at den skulle gå rundt med ønsket om lige vilkår i konkurrencen på transportmarkedet. Det bør den have. Får man rigtigt indblik i dens arbejde, stryger man uden at kny topsejlet med bevidstheden om dens vanskelige stilling, hvor der på den ene side skal kæmpes mod private kapitalinteresser, der ikke er smålige med at genere DSB og på den anden side de bevilligende myndigheders valne stillingtagen til en rationel ansigtsløftning hos statsbanerne, så disse kan følge udviklingen op.

Som indledningsvis nævnt fastslår journalisten borgerligt, selvbevidst at statsbanerne er sat i bås på baggrund af ministe-



David Arthur Davies, der siden august 1955 har været generalsekretær for Den meteorologiske Verdensorganisation, WMO, er født i Barry Wales, i 1913. I 1937 oprettede han det første transatlantiske meteorologiske lufttjeneste-kontor i Storbritannien, og under krigen gjorde han tjeneste som meteorologisk leder af Royal Air Force's lufttransport-kommando.

Agnete Hansen sagen

Efter dommen i Agnete Hansen sagen har formanden for HK i dette forbunds medlemsblad bl. a. udtalt følgende:

De konservative, som støttes stærkt af betydende arbejdsgiverkredse, startede aktionen, og de andre borgerlige partier fulgte troligt efter.

Det var næppe den uorganiserede Agnete Hansen, men havde meget til overs for, men man øjnede en mulighed for at skabe mistillid til HK. Man håbede på at kunne forringe organisationens indflydelse og muligheder fremover og derved glæde de konservative vælgere i erhvervslivet.

Det er vist nogenlunde givet, at det store flertal af funktionærer vil være i stand til at gennemskue de egentlige hensigter med denne aktion. Thi det er jo så indlysende, at faglig solidaritet for os som for andre løngrupper er den allerstørste betingelse for, at vort arbejde kan lykkes, ligesom det er lige så indlysende, at både vore arbejdsgivere og de politiske partier, der støtter arbejdsgiverne, er direkte økonomisk interesserede i at svække organisationerne.

rens udtalelser, der er resultatet af en forespørgsel, der har sit udspring i ombudsmandens undersøgelse af rutebilliniernes overtagelse, hvorefter han rettede en mild bebrejdelse til statsbanerne for fremgangsmåden ved handelen. Blev der taget en anden stilling havde hele ombudsmandsinstitutionen sikkert rystet i sin grundvold. Da var det blot den modsatte part, som med brask og bram havde kørt kanonerne i stilling. Nu må i stedet statsbanernes folk sagtmodigt, men med indædt energi, fortsætte på de ulige vilkår.

Men betænk – havde det været rutebillinier af tvivlsom økonomisk værdi, da ville den gode journalist ikke have haft anledning til at øge sin liniebetaling. Dog –! Så havde han vel nok fundet ud af at bebrejde staten det forkastelige i, at der øsedes penge ud på dette også.

Der er afgørende forskel i forudsætningerne for privates og statens virksomhed inden for transportområdet her i landet. Kun, hvor sådan virksomhed må anses for lønnende, møder man det private initiativ, medens staten på denne baggrund henvises til at løse opgaver, hvor den økonomiske afkastning er af tvivlsom værdi. Dertil kommer, at staten med enhver etableret tog- eller billinie er pålagt transportpligt, og må køre enten der er noget at køre med eller ikke, men nogen ret til at stabilisere eller stimulere denne trafik ved f. eks. erhvervelse af rutebillinier som foran nævnt har man altså ikke.

Hvornår får vi en ansvarsbevidst myndighed, som vil sætte skub i arbejdet for at få gennemført en trafikkoordination? Der opretholdes stadig et overdimensioneret transportapparat, som udelukker sund og naturlig konkurrence, og som forholdene er, ødes værdier, der kunne komme landet og dermed samfundet til gode på anden måde.

Hvadenten en løsning kommer i nær eller fjern fremtid, så er statsbanerne underkastet vilkår, der gør det vanskeligt for dens ledelse at nå de store resultater; men endnu er banerne den største transportforretning, landet har, og snart står den overfor sin travleste tid. I hundredtusindvis skal rejsende før og efter julen transporteres til og fra alle egne af landet. Og hertil står en styrke rede, hvorom ingen tvivl skal lades tilbage, at den vil yde en indsats for at skabe forudsætningen for den gode service, der skal ydes statsbanernes mange kunder. Det er en opgave, der skal og bliver løst, og det er en udfordring til de frie kræfters spil.

*Hovedbestyrelsen og redaktionen
ønsker medlemmerne og bladets øvrige læsere
glædelig jul og godt nytår!*

De samvirkende Fagforbund 60 år

1898 - 3. januar - 1958

Mandag den 3. januar 1898 kl. 11 formiddag åbnedes i Arbejdernes Forsamlingsbygning på Enghavevej, København, et af De samvirkende Fagforeninger i København indvarslet delegeretmøde for samtlige i landet bestående fagforeninger.

Med disse linier indledes protokolten over det historiske tre dages møde for 60 år siden, hvor De samvirkende Fagforbund stiftedes – en begivenhed, der dannede ouverturen til et stort og rigt kapitel ikke blot i dansk arbejderbevægelses, men også i selve vort lands historie. Indbydelser til mødet var efterkommet af ialt 405 delegerede, repræsenterende tilsammen 70.072 medlemmer landet over. De delegerede fordelte sig med 226 på provinsen og 179 på hovedstaden. Det var en storslået forsamling med mange af arbejderbevægelsens kendte navne i spidsen, der i de dage var samlet på Enghavevej, og sjælen i foretagendet var den unge Jens Jensen, formand for Malernes Fagforening i København og for De samvirkende Fagforeninger i København. Jens Jensen stammede fra Fyn, men var som nybagt malersvend kommet til hovedstaden, hvor han med alle sine rige evner kastede sig ind i arbejdet for den faglige bevægelse. Han arbejdede i nær kontakt med det socialdemokratiske parti, og han blev af partiets formand, P. Knudsen, støttet stærkt i sine bestræbelser for at få oprettet en faglig landsorganisation. Tiden var efterhånden moden til en sådan beslutning. Fagforeninger og partiforeninger landet over havde sluttet sig sammen i fællesorganisationer, og overalt satte man bevidst ind på at komme ud af den mismodets stemning, der havde bredt sig efter sammenbruddet af Pios Internationale og førernes bortrejse.

I 1896 havde arbejdsgiverne dannet deres landsorganisation, den, der i dag er kendt under navnet Dansk Arbejdsgiverforening, og allerede året efter var det kommet til en større konflikt i jernindustrien, hvor 4.000 mand var lockoutet gennem 15 uger. Det endte med, at Jens Jensen

og formanden for arbejdsgiverforeningen, entreprenør Niels Andersen, optrådte som mæglingmænd med et for arbejderne gunstigt resultat. Det var det første fællesmøde mellem arbejdsgiverforeningen og De samvirkende Fagforeninger, og begivenheden fandt sted den 3. september 1897. Det er den slags data, der tæller med i historiens bog.

Tiden var inde til en sammenslutning af samtlige fagforeninger og fagforbund landet over, og initiativet fra København blev mødt med ikke alene forståelse, men også begejstring. Jens Jensen bød velkommen til det historiske møde på Enghavevej, og han gjorde det med en tale, der er gået over i historien som et oratorisk mesterværk. Denne tale er så ofte blevet citeret, men dette afsnit skal dog gengives ved denne lejlighed:

– De enkelte fag har dannet deres lokale foreninger, samlet dem i forbund og fællesorganisationer landet over. Vi har 25 års kampe og erfaringer bag os. Hver enkelt del i det store legeme har gennem selvstyre lært at vurdere sine egne kræfter, og ved sammenslutningen i forbundene og lokalorganisationerne har vi udviklet solidaritetsfølelsen, begejstringen og offervilligheden for den sag, der omslutter millioner af mennesker hele verden over. ... Den armé, vi skaber, må være stærk og fast, thi den skal erobre en verden. Men den må være demokratisk; thi den skal udvikle mennesker. Vi kommer som fredens mænd, der kun kræver ret for alle til at leve et menneskeligt liv. Men vi ved også, at for at nå dette mål må vi være samlet under solidaritetens røde banner og væbnet med tankens blanke våben, opfyldt af begejstringens hellige ild.

Da Jens Jensen sluttede, rejste forsamlingen sig op og kvitterede for den ypperlige tale med langvarigt bifald.

Til mødets dirigenter valgtes Murerforbundets formand, H. Rasmussen, og redaktør M. Morgensen, Randers. Så gik man over til første punkt på dagsordenen: Forslag om oprettel-

se af en fællesorganisation for samtlige fagforeninger i Danmark. Jens Jensen motiverede forslaget i en stor tale, og efter en længere diskussion besluttedes det med overvældende majoritet at oprette

»en faglig landsorganisation for samtlige fagorganisationer i Danmark på basis af det ved de skandinaviske arbejderkongresser, særlig arbejderkongressen i Stockholm 1897, vedtagne grundlag og således, at det videst mulige selvstyre i de bestående fagforbund bibeholdes ...«

Denne beslutning blev truffet på mødets første dag, den 3. januar, og i de følgende to dage drøftedes lovene og andre spørgsmål. Det vedtoges at kalde den nye landsorganisation *De samvirkende Fagforbund i Danmark*, og formålsparagraffen fik følgende ordlyd:

»Formålet er: Ved samarbejde mellem fagforbundene og de med disse ligestillede organisationer at støtte arbejdernes bestræbelser for ad faglig vej at forbedre deres stilling.«

Der foretoges valg af et repræsentantskab på 21 medlemmer plus 2 mand fra partiet, og dette repræsentantskab valgte af sin midte et forretningsudvalg på 5 medlemmer plus partiets 2 mand. Man ser altså, at der lige fra starten har været et meget intimt samarbejde mellem fagbevægelsen og partiet, og der er ingen tvivl om, at denne nøje samhørighed har været af den største betydning for begge parter.

Til formand for den nye landsorganisation valgtes naturligvis Jens Jensen, og til kasserer valgtes bødker Emanuel Svendsen, der i forvejen var kasserer for De samvirkende Fagforeninger i København.

Det skulle ikke vare så forfærdelig længe, før De samvirkende Fagforbund blev udsat for ildprøven. Det skete allerede året efter starten. En i sig selv ret ubetydelig konflikt mellem snedkersvendene og deres mestre i syv jyske byer: Thisted, Hjørring, Ålborg, Silkeborg, Horsens, Kolding

og Fredericia, blev den umiddelbare årsag til den første helt store arbejdskamp her i landet. Arbejdsgiverforeningen etablerede lockout, og den ramte direkte og indirekte 40.000 mand, et efter den tids forhold meget stort antal. Lockouten strakte sig over sommeren 1899, og den er nu opnoteret i historien som »den store lockout«. Arbejdsgivernes hensigt var tydeligt nok at knægte De samvirkende Fagforbund, men det lykkedes ikke. Arbejdernes sammenhold var upåklageligt, den nye landsorganisation bestod sin ildprøve.

På initiativ af kræfter inden for finansverdenen kom det hen på sommeren til forligsbestræbelser, og den 5. september 1899 afsluttedes efter en lang række besværligheder en overenskomst mellem De samvirkende Fagforbund og Dansk Arbejdsgiverforening – den overenskomst, der er gået over i historien under navnet *Septemberforliget*. Gennem dette forlig havde fagbevægelsen vundet hel og fuld anerkendelse som ligeberettiget deltager i kampen om arbejdernes løn- og arbejdsvilkår. Det er med rette udtrykt på den måde, at Septemberforliget førte den faglige par-

lamentarisme til sejr. Septemberforliget blev den faglige grundlov, i kraft af hvilken der i de forløbne 60 år har udviklet sig et omfattende retsvæsen til behandling af sagerne mellem arbejdsmarkedets to parter. Der blev fastsat bestemte regler for varsling og iværksættelse af lockouter og strejker. Vi fik Den permanente Voldgiftsret (indtil 1910) og derefter Den faste Voldgiftsret, hvor en række af fagbevægelsens førende mænd i årenes løb har udrettet et uvurderligt arbejde dels som advokater og dels som dommere. Desuden er oprettet en lang række institutioner til ordning af forholdene mellem de to parter. I denne forbindelse skal blot nævnes forligsinstitutionen.

De samvirkende Fagforbund blev ret hurtigt en faktor i dansk offentligt liv, man regnede med, og i dag kunne man overhovedet ikke forestille sig vort samfund uden den faglige landsorganisation. De samvirkende Fagforbund har ikke alene fulgt sit naturlige formål »at støtte arbejdernes bestræbelser for ad faglig vej at forbedre deres stilling«, men har på afgørende vis grebet ind i vort lands sociale udvikling til gavn også for an-

dre end dem, der er tilsluttet fagbevægelsen. Lad os i så henseende nævne højdepunkterne som gennemførelsen af 8 timersdagen i 1919–20, indførelse af ferie med løn, sidst 3 uger, en solidarisk lønpolitik, der tager sigte på de lavest lønnede og på erkendelse af princippet lige løn for lige arbejde, ekstra dagpenge i tilfælde af ulykker under arbejdet og sygelønsordning – et socialt gode, der næppe alle steder blev vurderet efter fortjeneste, da det blev gennemført under den bevægede overenskomst-situation i 1956.

De samvirkende Fagforbunds historie kan ikke på langt nær rummes inden for et fagblads rammer, og vi har derfor blot villet give et lille rids af den faglige landsorganisations oprindelse og dens virksomhed i store linier. De samvirkende Fagforbund står som det markante udtryk for danske arbejderes solidaritetsfølelse, som beviset for, hvad sammenhold, kammeratskab og offervilje kan betyde for den enkelte og for samfundet som helhed, og der er derfor al grund til at dvæle ved den 3. januar 1958 som en af vort samfunds bemærkelsesværdige milepæle.

Et tilbageblik

Af pensioneret lokomotivfører C. L. Christiansen, Fredericia
(fortsat fra DLT nr. 22)

Vi fik så efterhånden arbejdet os til Padborg ved midnatstid. Forstanderen kom og bød på et glas vin i anledning af højtiden og det slemme vejr. Så skulle vi jo have lidt søvn oven på den tur, og vi søgte ind i vort overnatningsværelse. Min kappe var så stiv, at den kunne stå alene på gulvet; hver gang vi kørte gennem en større drive, stod der jo en kaskade af sne op i huset til os. Larsen var fuldstændig gennemblødt og måtte af hver trevl for at få det tørret ved kakkelovnen.

Planmæssig skulle vi ikke returnere før hen på formiddagen, men kl. 5 kom forstanderen og meddelte, at vi skulle køre første morgentog til Tinglev og så køre sneplov derfra og til Vojens. Da K-maskinerne ikke var så gode til det stykke arbejde, foreslog jeg, at vi i Tinglev fik en D-maskine i stedet, hvilket også skete.

Vi fik så plov og mandskab i Tinglev, og ploven kunne så klare det til Vojens, hvor vort tog med vor egen maskine nåede os. Så overtog vi det og fortsatte til Fredericia, hvortil vi ankom ved 15-tiden i stedet for normalt ved 10-tiden.

Brobelastningsprøve.

Før strækningen Brande–Bramminge skulle tages i brug fik jeg en dag ordre til at køre et tog fra Fredericia til Bramminge for med en P-maskine at assistere ved en brobelastningsprøve.

Vi kørte fra Fredericia ved 4-tiden med et godstog, 35 vogne. Jeg syntes, det var uforholdsmæssig svært at komme op gennem Fuglsangskoven, så jeg fløjtede »Løs bremsen« flere gange, men det hjalp ikke, så lokomotivfyrbøder Madsen måtte ned at strø grus på skinnerne.

Endelig kom vi da på horisontal bane og fik lidt fart på.

Vi skulle ikke standse før Kolding, hvor vi skulle udveksle vogne, så der var gennemkørsel i Taulov, men i Eltang stod signalet på Stop, indtil jeg fløjtede, da blev det sat på Indkørsel. Da vi så holdt og spurgte stationsbestyreren om grunden til standsningen, svarede han, at hans kollega i Taulov havde ringet, at der stod ildgnister ud fra bageste vogn. Togføreren og jeg begav os da derhen for at undersøge grunden. Det viste sig da, at det var en stor tysk vogn med 2 bremseklodser på hvert hjul, som var fast bremset, så hjulene havde kørt i slæde hele vejen, så det var jo ikke så underligt, at det var svært at komme op igennem skoven.

Vi kom så til Bramminge og satte toget der og kørte baglæns til Bran-

de. Der holdt vi og ventede til ingeniøren fra anlægfirmat og DSB's tilsynsførende kom og meldte »Klar«. Vi havde en personvogn med til d'herrer, stationsforstanderen i Brande fulgte også med.

Broprøven foregik på denne måde:

Først skulle maskinen holde med det sæt drivhjul, som havde det største akseltryk, midt på broen; det var derfor, der var rekvireret en P-maskine. Dernæst skulle vi så køre tilbage, så langt at vi kunne passere broen med 90 km hastighed.

Da vi var færdige med prøverne inviteredes der på et par stykker smørrebrød i Filskov kro. Da vi så kom tilbage til Brande, forespurgte jeg om muligheden for at køre over

Erindringer fra organisationsarbejdet

Det var sidst i 90'erne de forskellige organisationer inden for DSB blev dannet, også Dansk Lokomotivfører & Lokomotivfyrbøder Forening, som vor organisation dengang hed.

Det første delegeretmøde, jeg var med til, var på National i Fredericia 1903. Det var der daværende lokomotivfyrbøder, nu afdøde borgmester Mortensen, Esbjerg, i en 2 timer lang tale under beretningen rigtig kom frem i lyset og viste sine absolutte evner som organisationsmand, hvilket der i tiden fremefter blev gjort stærkt brug af.

På daværende tidspunkt var C. Christensen, Esbjerg, formand, Oskar Larsen, København, hovedkasserer og Mouritsen, Fredericia, redaktør af bladet. Ham så vi jo op til som et helt orakel.

Det var ved samme lejlighed »Torkronekassen«s beståen eller ikke beståen blev drøftet. Det var en sammenslutning, specielt indenfor de ældre lokomotivførere, som ved et medlems dødsfald til de efterlevende udbetalte den sum, som 2 kr. pr. medlem kunne give. Vi unge var ikke tilfreds med denne ordning, men ville have et fast kontingent indført. Det blev da vedtaget, at hovedbestyrelsen skulle søge at finde en ordning. Det var kun et fåtal, der var medlem af sammenslutningen. Resultatet blev, at der henvistes til de forskellige forsikringsselskaber, blandt andre også Vejlekassen.

Give til Vejle, da det jo var meget kortere, men baneafdelingen turde ikke risikere P-maskinen på denne strækning, så vi gik stadig og ventede på returordre. Den kom ved 18-tiden og lød på, at vi skulle fremføre et tog fra Bramminge til Fredericia, afgang fra Bramminge 20¹⁰. Hertil tillod jeg mig at svare, at maskinen kunne de godt få, men lokomotivfyrbøderen og jeg, som jo havde været i tjeneste fra kl. 3³⁰, skulle sove, hvorfor vi anmodede om, at Bramminge station sørgede for natlogi til os. Det blev også efterkommet, så vi sov på hotel Kikkenborg og kørte næste dags formiddag et tog til Fredericia.

Vejlekassen arbejdede den gang på en lidt problematisk måde. Der blev opkrævet et beløb på et vilkårligt tidspunkt, og da den indkomne sum var tilstrækkelig til flere dødsfald, blev der ikke opkrævet igen, før beløbet var opbrugt. Efterhånden som der blev vedtaget love for forsikringsvirksomheden, blev den jo også omkalfatret og konsolideret, så den vist er en af de bedste hjælpe-kasser indenfor fagorganisationerne.

Efterhånden som personalet ved delegeretmøderne mødtes, drøftedes også arbejdsvilkårene ved de forskellige depoter. Det var med lidt undren, at repræsentanterne fra andre depoter hørte, at i Nyborg var lokomotivfyrbøderne fritaget for rensning af fyr, og lokomotivfyrbøderne i iltogsturen tillige fritaget for kullempning. Der må jo sikkert omkring ved de andre depoter være arbejdet på at få de samme lempelser indført, for en skønne dag var der i remisen opslag om, at lokomotivfyrbøderne selv skulle foretage disse arbejder. Hovedbestyrelsen fik så efterhånden ved forhandling i generaldirektoratet disse lempelser indført over hele landet.

Da der blev dannet 2 kredse.

På dagsordenen ved delegeretmødet i København d. 11. december 1912 var der stillet forslag om oprettelse af 2 kredse indenfor organisationen, en lokomotivfører-kreds og en lokomo-

tivfyrbøderkreds, idet man mente, at de forskellige kredse så bedre kunne arbejde for deres specielle opgaver, hvilket eftertiden jo også beviste var rigtigt. Rich. Lillie blev da valgt til formand for lokomotivfyrbøderne, og jeg tror nok, at daværende lokomotivfyrbødere var tilfredse med kredsbestyrelsens arbejde, som, kan man vel næsten sige, kulminerede i fremmelse af 78 lokomotivfyrbødere til lokomotivførere 1. november 1914.

I årene før 1914 var der mange lokomotivfyrbødere, der gjorde lokomotivførertjeneste ved fremførelse af tog. Der blev da fra kredsbestyrelsen givet de forskellige afdelingsbestyrelser landet over påbud om at få kontakt med den pågældende kreds' folketingsmænd og sætte disse ind i forholdet. Resultatet blev så som ovenfor nævnt.

Det var også på den tid, at hjælpefondet blev oprettet, for hvilket nylig afdøde lokomotivfører K. Johansen var formand.

Der var til at begynde med lidt gnideri med at få arbejdet til at gå ved de forskellige depoter. Personalet havde jo ikke forhen haft lejlighed, endsige ret, til at få kørselsfordelinger til udtalelse, før de blev sat i kraft.

Jeg husker den første gang, personalet i Nyborg fik en kørselsfordeling til udtalelse, mens jeg var afdelingsformand for lokomotivfyrbøderne. Den blev jo kun sendt til formanden for lokomotivførerne, som, efter at de havde haft møde, sendte mig en skrivelse og meddelte vor afdeling deres stilling til turforslaget. Hertil tillod jeg mig at svare, at jeg takkede for modtagne meddelelse, men ville have fundet det mere rigtigt, om vi havde fået indbydelse til at overvære mødet, hvor drøftelsen foregik. Mit svar resulterede i, at jeg fik skyld for at skrive næsvise breve til formanden for lokomotivførerne, men også det gled jo i lave.

Ligeledes huskes besværligheden ved i Fredericia at få rådighedstjenesten i hjemmet gjort tidsbegrænset indenfor bestemte klokkeslet. Det blev bragt frem til behandling på et afdelingsmøde på en tid, hvor sektioningeniøren havde orlov, og den konstituerede lokomotivingeniør, en

afløser fra København, kunne ikke gå med hertil, så vi måtte til maskindirektør Flor i København, hvor vi så med hovedbestyrelsens bistand fik spørgsmålet ordnet.

Et andet dilemma var, da det på et fælles afdelingsmøde blev vedtaget, at der skulle søges tilvejebragt en fast ordning for lokomotivfyrbøderne med hensyn til afløsning for rangering og anbringelse i de forskellige ture efter anciennitet. Afdelingsbestyrelserne udarbejdede da et forslag, som Ladeby, der da var formand for lokomotivfyrbøderne, og jeg indleverede på lokomotivmesterkontoret. Da gamle mester Nissen havde læst det igennem, rejste han sig op og sagde til lokomotivmester Eriksen, som sad ved den anden side af bordet: »Eriksen, nu kan vi godt gå vores vej; personalet vil selv ordne det hele.« Nå, det gik jo ikke så galt, og efter at vi fik talt os til rette, gled det hele i orden alligevel.

Det var naturligvis intet under, at de gamle depotledere følte sig lidt desorienterede overfor den nye tingenes orden, men jeg tror næsten, at efterhånden som alt kom ind i faste anciennitetsmæssige rammer, var det til tilfredshed for begge parter.

Der er forskellige delegeretmøder, som særlig har fæstnet sig i erindringer, f. eks. delegeretmødet i Århus i 1918, hvor Lillie blev valgt til organisationsformand.

Såvidt jeg husker, var der fra hovedbestyrelsen stillet forslag om oprettelse af en stilling som sekretær, som skulle udføre sekretærarbejdet for begge kredse, men egentlig ikke være medlem af hovedbestyrelsen, og denne post var vistnok tiltænkt Lillie; i hvert fald havde lokomotivfyrbøderkredsen på et ret tidligt tidspunkt på mødets anden dag valgt Bojesen til kredsformand.

Efterhånden blev dagsordenen færdigbehandlet, så der stod kun tilbage at vælge formand for organisationen og for lokomotivførererkredsen. Valget til organisationsformand skulle foretages af samtlige delegerede. Mortensen og Lillie blev begge foreslået. Da afstemningen skulle foregå ved navneopråb, blev der forinden fra en af de delegerede rettet følgende forespørgsel: »Hvis Lillie ikke

bliver valgt, vil det så sige, at han går helt ud af hovedbestyrelsen?«. Dette blev besvaret med ja. Vedkommende forespurgte, om man kunne være bekendt nu at kaste Lillie ud af hovedbestyrelsen, efter det arbejde han havde gjort til dato. Lillie blev så valgt, og Mortensen til formand for lokomotivførererkredsen.

Ligeledes delegeretmødet i Århus 1929. Da var Lillie blevet udnævnt til materialforvalter i København. Valget stod mellem K. Johansen og Sophus Jensen. Der blev fra forskellig side peget på det mest hensigtsmæssige i, at organisationens formand var bosiddende i København. Fra anden side fremhævedes, at det gjaldt om at få den rette mand, så løstes nok spørgsmålet om bopæl på den ene eller anden måde. Sophus Jensen blev jo så valgt og påtog sig den ubehagelighed, det var at rejse til København hver mandag og til Fredericia hver lørdag i elleve år. Det var et ubehageligt job, og ikke mindst ubehageligt for fru Jensen, hvilket da også blev så anerkendende udtalt, da Sophus Jensen fra-trådte.

Når organisationens historie en gang skal skrives, da vil navnene C. Christensen, Mortensen, Lillie og Sophus Jensen absolut blive betegnet som de, der har trukket det største læs gennem vanskelige år.

Af andre navne, jeg mindes, og som også i tidens løb har givet lokomotivmændene meget af deres arbejdskraft, kan nævnes Chr. Larsen, som i mange år var hovedkasserer, og Schmiht, som afløste ham; den nuværende hovedkasserer Svendsen mindes jeg også fra dengang, han som ganske ung stadig mødte som kollegernes repræsentant ved delegeretmøderne. Aksel Madsen var i mange år en habil dirigent, også G. O. F. Lund har i mange år talt vægtige ord ved delegeretmøderne, og redaktørerne Mouritsen, H. P. Hansen og C. M. Christensen fortjener også at mindes.

Separatistforeningen.

Det var vist omkring 1911-12, at der fra flere lokomotivførere blev opagiteret en kritik, som henviste til lokomotivfyrbødernes anmassende

optræden, og denne kritik fik så tilhængere landet over, så der danndes en separat lokomotivførerforening.

Dette var jo ikke til gavn for organisationsarbejdet og voldte sikkert også hovedbestyrelsen adskillig hovedpine. Det var heller ikke særlig behageligt for de forskellige afdelingsbestyrelser, når disse, efter at forhandlingsretten var blevet lovfæstet, kom til sektionsingeniøren med eventuelle ændringsforslag til en foreliggende kørselsfordeling, og ingeniøren så kunne sige, at der havde været nogle lokomotivførere, som havde givet deres tilslutning til det af distriktet fremsendte forslag.

Foreningen førte jo nærmest en outsider-tilværelse, så efter nogle års levetid, blev dens repræsentanter indbudt til et delegeretmøde, hvor det vedtoges, at foreningen skulle opløses og medlemmerne igen overgå til vor organisation. Det blev vist nok formidlet lidt på den måde, at der på de forskellige depoter blev en af d'herrer indvalgt i afdelingsbestyrelsen.

Et fortidslevn.

Jeg ved ikke, om der endnu på depoternes opslagstavle bliver ophængt månedlige opgørelser over det i fast tur kørende personales kul- og olieforbrug. Med den omskiftning af personale og maskiner, der nu praktiseres, er det vel ikke så let at stedfæste forbruget.

I gamle dage var det sådan:

Hvis der brugtes mere end 10 kg olie over det stipulerede kvantum, skulle personalet betale merforbruget fra det tilladte og til det virkelige. Det var også et forhold, som organisationen fik ud af verden.

Med hensyn til kulforbruget ved jeg, at daværende maskindirektør Flor på en tid, hvor kullene stod DSB i 250 kr. pr. ton, ganske en passant, en gang spurgte Lillie, om han ikke kunne anvise en form for påskønnelse overfor de lokomotivførere, som det viste sig altid var de billigste i turen. Hertil svarede Lillie, at det kun ville skabe utilfredshed blandt personalet, og at de lokomotivførere, som var de billigste, også uden dette stadig ville køre deres

maskine så billigt som muligt. At spørgsmålet ikke var uden betydning, forstår man, når der f. eks. i den samme tur kunne være ca. 10 tons forskel pr. måned fra den billigste til den dyreste, med omtrent samme antal vognladningskilometer.

Uddannelsen.

Det var vist i 1902, der første gang blev afholdt en lokomotivførerprøve; det første år afholdt de forskellige sektioners ledelse prøven. Det andet år, det år var jeg med, var der af maskindirektøren udpeget en kommission, der rejste til de forskellige depoter og eksaminerede. Senere blev jo så jernbaneskolen oprettet.

Det fortæltes, at der ved et depot var en eksaminand, som havde fået 41 points, der skulle 40 til for at bestå. Da eksaminanderne samledes efter overstået besværlighed, udtalte vedkommende: »Den eksamen trænger vel nok til at blive skærpet«. Om det gav stødet til jernbaneskolens oprettelse skal jeg ikke afgøre.

Imidlertid kom jo også uddannelsen til motorfører ind i billedet. Det var måske nok en taktisk fejl, at den ikke blev gjort obligatorisk fra begyndelsen, så ville den manglende uddannelse ikke have været til hinder for forfremmelse til 7. lønningsklasse i dag.

Afsluttende småpluk.

I Thisted var der en hel del haver på jernbanens terræn, som personalet havde for en billig leje. Flere af de gamle lokomotivførere havde en lille hønsegård i et hjørne. Der fortæltes følgende, der var foregået før min tid:

En dag lige efter nytår, da en af de ældste lokomotivførere havde formiddagsreserve, kom fyrbøderen, lad os kalde ham Petersen, og spurgte: »Hvordan, mester, gør hønsene nogle æg?«. »Er De gal mand, der Hinzer gør den fan-galemig ingen æg på denne tid.« – »Ja, da har jeg nu flere gange hørt, at de har kaglet.« – »Så skal jeg den fan-galemig hen og se efter.«

Han kom så glædestrålende med en hel snes æg. »Nu skal De med hjem, Petersen, når vi er færdige her, og så skal mutter den fan-gale-

mig lave os en æggekeg«. De kom så hjem til mutter. »Her skal du se mutter, der Hinzer har den fan-galemig lagt en hel snes æg. Nu skal du lave os en fin æggekeg, men lad nu Petersen og jeg få en kaffepunch, imens du laver den.« Da de havde siddet lidt og smagt på kaffepunchen, kom mutter og lukkede døren op og råbte med stor forskrækkelse malet i ansigtet: »Gud, fatter, de er hårdkogte.« Det var så nogle asener, som havde købt en snes æg og kogt dem i vandspanden. Petersen var selvfølgelig højlydt forbavset og uskyldig som et nyfødt barn.

En engelsk overbanemester.

Som bekendt var det englændere, der anlagde de første baner her i landet. Flere af de englændere, som var arbejdsledere under anlægget, blev antaget til stillinger i D. S. B. og forblev her i landet.

Der var en vis herr Towensen, som fik stillingen som overbanemester for Fyn med bopæl i Odense. Nævnte overbanemester var lidt af en original. Det er lokomotivfører J. B. Nielsen, som jeg kørte med i ca. 7 år, der har fortalt følgende:

Når overbanemesteren kom til Nyborg, gik han hele stationspladsen kritisk igennem. Var der så et sted, der var noget i vejen, råbte han til kolonnepersonalet, som arbejdede på pladsen: »A, 1-2-3-4-5 mand, kom her hen, tag hakke, skovl og spade med.« Når de så kom halsende derhen, råbte han: »A, 1 mand er nok.« Så var det måske en svelle, der skulle stoppes lidt grus under.

Ligeledes når strækningen skulle efterses. Det foregik på den måde, at overbanemesteren sad på forsædet på en draisine, som blev kørt af et par mand bagved. Når de så kørte hen ad sporet, og overbanemesteren opdagede noget, råbte han: »Dup«, men som regel gled de jo lidt forbi. Så tog overbanemesteren på vej og råbte: »Såsom når jeg siger »Dup«, så skal De duppe, så skal De fanden som satan ikke blive ved at kiere.« – Javel, mester,« lød jo svaret. Næste gang, der så blev råbt »Dup«, satte de bremsen så hårdt på, at draisinen stod stille, men ifølge centrifugalkraftens love fortsatte overbaneme-

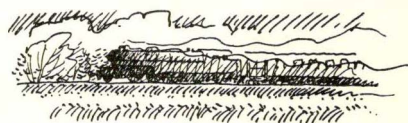
steren jo et stykke hen på halen i ballasten. Når de så kom og hjalp ham op, tog han igen på vej: »De skal fanden som satan ikke duppe på den måde.« Så det var jo ikke nemt at være kusk.

Et fripas-spørgsmål.

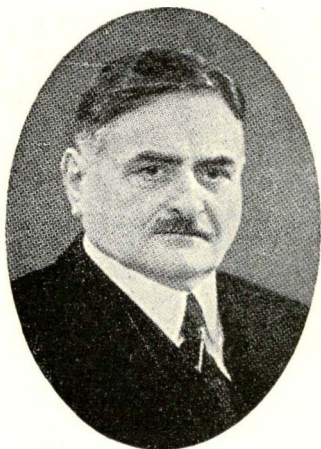
Mens jeg rangerede i Nyborg, holdt vi en morgen oppe på stationen for at gå bag på tog 16 og sætte rejsegodsvogne om bord på færgen. Der holdt et tog, som skulle afgå til Fredericia, når tog 16 var kommet ind. Mens vi ventede, gik vi over på perronen og så på folkelivet.

Der var en overportør R. Hansen – han blev senere rangermester i Horsens. Denne dag ville han besøge sine forældre i Glamsbjerg og havde derfor været inde på kontoret og fået et fripas skrevet. Nævnte Hansen var, før han kom til D. S. B., møller af profession, og da der var flere, der hed Hansen, blev han altid kaldt Rasmus Møller eller blot Mølleren. Da det blev henimod afgang, kom en ældre pakmester Møller fra Fredericia og billetterede. Da han kom til kupeen, hvor Hansen sad, og fik fri-passet til klipning, så han på Hansen og sagde: »Det er jo et falsk fripas. Du hedder Møller, og her står Hansen.« Nu var Hansen en lun fyr, så han spillede forbavset: »Ja, da har jeg lige fået det inde på kontoret, så det ved jeg ikke, hvad vi skal gøre ved.«

Møller henvendte sig så til den fungerende, som stod på perronen, det var overassistent Nielsen, senere forstander i Skern, og fremførte sin påstand om, at der var en af stationspersonalet, der rejste på falsk fripas. »Her står R. Hansen, og jeg ved, at han hedder Møller.« »Hvordan ser han ud«, spurgte herr Nielsen. Ja, han står der henne på perronen.« Så var herr Nielsen klar over situationen, men sagde blot: »Lad De bare ham glide på det.« Møller rystede på hovedet og var da klar over, at der var nogle skruer løse et eller andet sted, men gådens løsning fik han ikke.



Charles Petersen 80 år



Den 16. december rundede Centralorganisation I's tidligere formand gennem 32 år, i 25 år formand for Dansk Jernbane Forbund og i 7 år landstingets formand eller med andre ord, Charles Petersen, organisationsmanden in pleno, de fire snese. Hans betydning for tjenestemændene lader ingen tvivl tilbage, stærkt og energisk gik han i kampen for bedre vilkår, og i dag nyder vi godt af hans indsats. Hans myndige, men elskværdige fremtræden, gav ham respekt, og ikke mindst som landstingets formand vil han af vide kredse huskes for sin dygtige ledelse af dette ting.

Lokomotivmændene ønsker til lykke og sender de bedste ønsker for fremtiden.

Spareklubben D. S. B.

Mellem spareklubbens bestyrelse og sparekasserne er indgået aftale om, at det maksimale, månedlige opsparingsbeløb kan forhøjes til 200 kr. Man tillader sig i den forbindelse at henlede opmærksomheden på, at op- og nedregulering af det månedlige opsparingsbeløb finder sted ved henvendelse til undertegnede.

Samtidig finder jeg anledning til at rette en kraftig opfordring til lokomotivmændene i de københavnske afdelinger om at blive medlem af spareklubben, som støtter opsparing med fordelagtige vilkår. Den månedlige opsparing, som kan ligge på et forud aftalt beløb på mellem 5–200 kr., forrentes med højeste sparekasserente. Ved hvert spareårs slutning foregår der i marts måned en lodtrækning om et antal pengepræmier (hvoraf den største er 200 kr.), som tilskrives de heldige vinderes konto.

Gennem den tid spareklubben har eksisteret, er resultaterne for medlemmerne blevet glimrende. Mange ønsker er blevet opfyldt gennem det opsparingsmål, man har sat sig. Bliv derfor selv medlem. Indmeldelser og alle henvendelser iøvrigt rettes til undertegnede.

Aage Hansen, lokomotivfører,
Rosenhaven 7, Valby. Tlf. Valby 5831.

fra MEDLEMSSKREDSEN

Ret skal være ret!

G. Rasmussen har i sit indlæg i foreningsbladet for den 20. november citeret et indlæg fra »Vor Stand«, hvori en indsender beklager sig over 60 og 63 års aldersgrænsen for oprykning til højere lønklasse.

Ja, så har Rasmussen altså skriftligt anført, at Jernbaneforeningen har 63 års grænsen som af mig anført. Jeg har på kompetent sted fået bekræftet, at det, jeg anførte i mit første indlæg, nemlig at f. eks. en overassistent i 7. lønklasse kan oprykkes til kontrollør i 6. lønklasse på samme station, og at grænsen herfor er 63 år. At man så har 60 års grænsen for oprykning til endnu højere lønklasser vedkommer ikke det af mig påpegede. For øvrigt har vi 40 års grænsen for at blive udpeget til lokomotivmesteraspirant, så her er vi også langt bagude. Der er derfor al mulig grund til at få klarlagt, hvorfor lokomotivførerne skal forfordes med 60 års grænsen. At de lokomotivførere, der har været pionerer i motortjenesten og har kørt motortog i ca. 25 år, er blevet meget uretfærdigt og dårligt behandlet, er udenfor enhver diskussion, og jeg vil overfor hvem som helst, høj eller lav indenfor etaten, forfægte, at kan vi bruges til at køre 2 sammenkoblede Mo og passe disse samt 2 varmekedler, så kan vi også bruges til at køre med en MY-vogn, og dertil kan føjes at Mo-vognene i virkeligheden er meget mere komplicerede at betjene end MY-vognene. Lad os derfor blive fri for at høre mere om, at MY-vognene er et nyt arbejdsområde, blandt andet også af den grund, at de 60 årige har såmænd ikke bestilt andet end at gå fra den ene motortype til den anden (større og mere komplicerede typer), og der har aldrig af den grund været nævnt nyt arbejdsområde. Det er mit håb, at forannævnte uretfærdige behandling af de 60 årige lokomotivførere snarest bringes til ophør.

Tak til redaktionen for forvoldt ulejlighed.

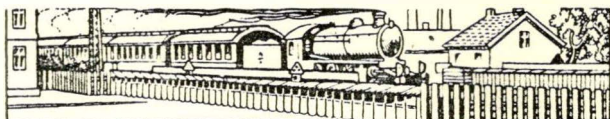
K. H. Gjortsvang.

Uden at man iøvrigt vil tage sig anledning til at bryde ind i denne polemik, som nu har strakt sig over flere numre af bladet, så findes det dog opportunt i imødegå den opfattelse, at man med den i indlægget nævnte 40 års-grænse for udpegning til lokomotivmesteraspirant, skulle være langt bag efter.

Der findes ved statsbanerne ikke anden aldersgrænse for at komme i betragtning til en aspirantstilling, hvor man er så langt forud.

Forøvrigt er det vanskeligt at drage direkte sammenligning mellem to så forskellige begreber, som aldersgrænse for at komme i aspirantstilling og den grænse for oprykning, som har været det centrale problem i den førte polemik.

Red.





Tak

Hjertelig tak for udvist deltagelse ved min mand, lokomotivfører N. C. Niensens død og bisættelse. En særlig tak til lokomotivfører S. Suneson for den smukke mindetale.

Inger Nielsen.

Tak for udvist deltagelse ved min hustrus død og bisættelse. En særlig tak til Helsingør afdeling for fanens tilstedeværelse og til Roskilde afdelinger for krans.

På familiens vegne
pens. lokomotivfører C. C. L. Hansen,
Hellested by pr. Hårlev.

Juletræsfester

København.

De københavnske afdelinger afholder juletræsfest torsdag den 2. januar 1958 kl. 17,00 i »Folkets Hus«, Enghavevej (festsalen).

Festen for børnene varer til kl. 22,00. Herunder vil der blive vist morsomme tegnefilm, optræden af »Gitte og Farmand«, uddeling af godteposer og servering af cacao og boller. Festen for børnene afsluttes med julebal fra kl. 21,00 til 22,00.

Gratis bal for voksne fra kl. 22,00 til 1,00.

Børnebilletter samt adgangskort kan købes hos følgende:

P. J. J. Busk, København Gb. Tlf. Asta 3093.
J. Østerberg, København Gb. Tlf. Skodsborg 278.
Kaj Petersen, København Gb.
N. V. Ø. Jensen, Helgoland mdt. Tlf. Taga 7122 x.
V. Egaa Andersen, Enghave mdt. Tlf. Palæ 5078.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst til at deltage. Se iøvrigt opslag og indtegningslister på maskindepoterne.

Festudvalget.

Helsingør.

Afdelingerne 7 og 8, Helsingør, afholder lørdag den 4. januar kl. 16,45 juletræ på »Marienlyst«.

Pensionister og enker efter medlemmer er velkomne og har gratis adgang.

Billetter iøvrigt hos bestyrelsen.

Afdelingsbestyrelserne.

Randers.

Julefest afholdes søndag den 5. januar 1958 i Håndværkerforeningen. Samling kl. 17,45, indmarch kl. 18,00.

Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst.

Bestyrelsen.

Odense.

Odense afdelingernes årlige juletræsfest afholdes søndag den 5. januar 1958 på »Fyens Forsamlingshus«, Kongensgade.

Børnene samles kl. 18,45 til indmarchen, der finder sted kl. 19,00. prc.

Efter juletræet bliver der optræden, »Akrobatik-Ballet-Step«, ledet af balletinstruktice Edith Palludan. Til ballet spiller Erik Andersens orkester. Pensionister og pårørende indbydes venligst.

Festudvalget.

Fredericia.

Fredericia afdelinger afholder juletræsfest mandag den 6. januar 1958 på Theatret.

Børnene samles kl. 17,45 til indmarchen, der finder sted kl. 18,00.

Pensionister med pårørende indbydes venligst til at deltage i festen.

Indtegningslister er fremlagt på opholdsstuerne.

Festudvalget.

Århus.

DLF Århus afd. afholder juletræsfest tirsdag den 7. januar på Østergades hotel. Indmarch for børnene kl. 18. Pensionister og enker efter lokomotivmænd indbydes venligst. Tegningsliste fremlægges på reservestuen og slutter fredag den 27. december.

Festudvalget.



Forfremmelse til lokomotivfører i 7. lkl. efter ansøgning ifølge opslag pr. 1-12-57.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

F. J. Jørgensen, København Gb., i København Gb.
V. K. Hansen, København Gb., i København Gb.
L. S. B. Grønvall, København Gb., i København Gb.
E. Hansen (Bogø), København Gb., i København Gb.
O. S. Nielsen, København Gb., i København Gb.
J. J. Lorenzen, København Gb., i Gedser.

Forflyttelse efter ansøgning ifølge opslag pr. 10-12-57.

Lokomotivfører (7. lkl.):

C. S. Rasmussen, Gedser, til København Gb.

Forflyttelse efter ansøgning pr. 1-1-58.

Lokomotivfyrbøder:

C. J. Holm, Roskilde, til København Gb.

Afsked.

Lokomotivførerne (11. lkl.):

C. F. Olsen (Skern), København Gb., er afskediget efter ansøgning på grund af svagelighed med pension (31-12-57).
R. P. Andersen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-58).
N. C. Jensen, Fredericia, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-58).
V. V. Eriksen, Frederikshavn, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-58).
C. Leegaard, Nyborg, er afskediget efter ansøgning på grund af alder med pension (28-2-58).

Nordisk nyt.	
Arsmøde hos svenske lokomotivmænd	164
Bedre information til personalet	276
Dask	340
Nedlægning af svenske jernbanelinier	36
NJU	84
Norge	100, 196
Samarbejde i 10 år	68
Samarbejde ved NSB	20
Trafikråd for Stor-København	228

Nye adresser.	
Side	14, 30, 46, 62, 76, 93, 125, 141, 158, 190, 220, 269, 286

Oplysningsarbejdet.	
Besøg på Christiansborg	316
Danske Jernbaners Turistorganisation	11, 61, 92, 124, 206, 333
Far, mor og børn på højskole	60
Fint tilbud fra AOF til tillidsmænd og medlemmer af samarbejdsudvalg	55
Folkeuniversitetet	29
Foredragsaften	299, 332
Indbydelse til foredrag og film	94
Landsoplysningsudvalget	61, 85, 113
Medlemskursus	218, 314
Nordisk kursus 1957	218, 295
Oplysningsarbejde i Næstved	188
Statsbanernes selskabsrejser til udlandet	125

Studierejsen til NOHAB	189, 218, 250
Tillidsmandskursus 1957	75
Ved årsskiftet	23

Personalia.	
Side	13, 30, 46, 62, 76, 93, 109, 125, 140, 157, 174, 190, 206, 220, 238, 252, 269, 286, 301, 371, 334, 350, 366

Samarbejdsudvalg.	
Lokale samarbejdsudvalg	60
Samarbejdsudvalgsmøde i 1. distrikt	123, 216, 357
Samarbejdsudvalg	45
Samarbejdsudvalgenes virksomhed undersøges ...	308

Tekniske artikler.	
Atomenergiens frigørelse	359
Automatisk standsning af tog ved signal »stop« ..	246
Bybanetog på gummihjul	278
Europas jernbaner står foran el- og atomalderen ..	341
Nyt ansigt i motordriften	277
Svævebane til Aiguille du Midi	60
Trans-Europ-Expresserne	312
Tysk omformerlokomotiv	60
Vesttysklands lokomotiver slås ud af kulpriserne ..	328
160 hk dieslrangertraktorer med »Ardelt«-gear ..	89

Under DLF.	
Side	13, 30, 46, 62, 76, 93, 109, 125, 140, 157, 174, 190, 206, 220, 237, 252, 269, 285, 301, 371, 334, 350, 366

SPAR BRÆNDSEL
OG OPNÅ EN BEHAGELIG
KONSTANT TEMPERATUR
MED

Danfoss

**TERMOSTATISKE
RADIATORVENTIL**

Tal med Deres varmeinstallatør –
han ved alt om radiatorventilen!

- * Sparer brændsel
- * Giver konstant temperatur
- * Er regulerbar
- * Sikrer mod frostskafer



AKTIESELSKABET
Accumulator-Fabriken
TELEFON 87 16 45

De forenede Kulimportører

KUL og KOKS

Holmens Kanal 5 . København K
Telefon 211



Jernbane-esperantisternes internationale kongres ..	205	Stor udenlandsk interesse for dansk arbejderkooperation	237
Jernbaneforeningens delegeretmøde	203	Større læsehastighed	310
Jernbanehjemmeværn	300	Sygelønsordningen	26
Jernbaneskolen	4	»Teknik og arbejder«	285
Jens Søndergaards kunst på feriehjemmet	184	Trans-Europ-Express	190
Jugoslavien	300	Turistattraktion går sin undergang i møde	364
Kampen om det »sorte guld«	325	Vejen til den billige bog	205
Kampen om øllet	365	Viljen til at hjælpe mangler ikke	74
Kender du det?	326	Virksomhedens trivsel er afhængig af et godt samarbejde mellem os alle	152
Kongres hos svenske jernbanemænd	184	Vort feriehjem	213
Kooperationen yder håndsregning ved fremskaffelse af boligindskud	198	»Væk med dampen«	149
Kortlægning af transportproblemerne	166	Østrigs store flygtningeproblem er stadig uløst	87
Kundskab - Hjælp	199		
København-Wien-Frankfurt (M)-retur	330		
Lidt om lokomotiver og andre køretøjer	53		
Lommebogen 1958	316		
Mindelunden i Fredericia	215		
Miraklernes tid er ikke forbi	363		
»Mors Dag« er også Mødrehjælpens dag	141		
Nogle gamle drenge	234		
Nordisk Andelsforbund sindbillede på målet for nærmere økonomisk samarbejde i Norden	198		
Nordisk samarbejde om billigere varer	90		
Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmandsforbund	86		
Norske lokomotivmænds »landsmøde«	214		
NSB. Omskoling	52		
Ny arbejderbeskyttelseslov i Norge	171		
Nye forhandlingsregler på det private arbejdsområde	26		
Nytår 1957	22		
Nyt grundlag for sygekasserne	102		
Nyt udseende	39		
Nødvendigt at kooperationen kommer helt ind på livet af fabrikationen og en gros-distributionen	235		
Om lokomotivnavne	71		
Om træthed og pauser under arbejdet	234		
På sporet i tunnelen	365		
Pladsreserveringsordning for motorkøretøjer på Storebælt	156		
Plan for Jernbaneskolens virksomhed i 1. halvår 1957	14		
Priserne på jernbanerestaurationserne	141		
Problemet er ens overalt	108		
Produktionssamarbejde mellem Tilskærernes A/S og FDB	38		
Ransag hukommelsen	285		
Reelle tilbud	173		
Reguleringstillæg, midlertidigt løntillæg og differencetillæg pr. 1. april 1957	92		
Rekordproduktion af opium i 1955	37		
Repræsentantskabsmøde i DSF	182		
»Robot-tiden« ved DSB	68		
Samling om løsning af boligproblemet	173		
Selvangivelsen 1956	10		
Skattens mønt	232		
Smukt hobby-arbejde som gave til feriehjemmet ..	137		
Som sardiner i en dåse	229		
»Sporskifte«	27		
Statsbanernes driftsindtægter og driftsudgifter ..	45, 268, 349		
Statsfunktionærernes Låneforening	55		
Stipendier for fondet for dansk-norsk samarbejde til studieophold i Norge	55		
		Fra medlemskredsen.	
		Arbejdsleder	28
		»De rige tjenestemænd«	316
		Det var en skuffelse	107
		En uheldig	38
		Feriehjemmet	235
		For sidste gang	349
		Hr. G. A. Rasmussen	204
		I samfundets tjeneste	298
		Kære Høbo!	220
		Kære hr. G. A. Rasmussen	150
		Lokomotivmandens arbejdsvilkår	282
		Nyt arbejdsområde	298
		Ret skal være ret	378
		Tjenestetid og hviletid	134
		Turlister	332
		Ledende artikler.	
		Årsskiftet	3
		Skal vi om på den anden side af bordet?	19
		Pristallet	35
		Foreningens kontingent	51
		Annonceakkvisitionen	67
		Funktionssagerne	83
		11 timers hvil	99
		Normalinventar	115
		Velkommen til den danske MY	131
		Der må foreligge en misforståelse	132
		Vore kooperative virksomheder	147
		Formandsmødet	148, 163
		Hovedkasserer K. O. Svendsen 60 år	179
		Statsbanernes rutebilvæsen	195
		Trafiksikkerhed	211
		En interesseret medarbejderstab	212
		Afstanden er ikke stor	227
		Samling om NJU	243
		Automatisk standsning af tog	259
		Personalebenyttelse	275
		Bemandingspørgsmålet	291
		Samarbejdet	307
		Svagførearrangementet 1957	308
		Mennesket først	323
		Frihed kan misbruges	339
		Ude med snøren!	355
		Good-will!	371
		Medlemslisten.	
		Side	14, 30, 62, 76, 93, 125, 141, 158, 174, 190, 220, 238, 252, 286, 302, 371, 334



PILSNEREN
MED DEN FINE SMAG

BRYGGERIET STJERNEN

Tag Kager med hjem fra **Clorius**

Tlf. Kalundborg 187

Spec.: Fødselsdagskringler
Prøv mine Kræmmerhuse

Fineste Kød, Flæsk, Paalæg

Slagteriets Udsalg, Kordilgade 44

Tlf. Kalundborg 161

Leverandør til Feriehjemmet

Er Lyset i Uorden
da ring til Kalundborg 520

KJÆR CHRISTENSEN . aut. Installatør
Leverandør til Feriehjemmet

A. M. JØRGENSEN

Kleinsmed. Aut. Gas- og Vandmester. Centralvarme, Bad, WC, Pumpeanlæg
Sct. Jørgensbjerg 25
Tlf. Kalundborg 71

KALUNDBORG KULKOMPAGNI

Aktieselskab

Tlf. TRETEN

M. H. Iversen

Mode- og Manufakturforretning

Kalundborg - Tlf. 82

Leverandør til Feriehjemmet

N. JENSENS SØNNER

Inventar og Bolig Montering

Tlf. Kalundborg 280

Slagtermester **Børge Rasmussen**

Kød- og Paalægsforretning

Kordilgade 10, Tlf. Kalundborg 173

Altid 1ste Kl. Varer . Hjemmelavet Paalæg

Fiskehus Nr. 1

Poul Nielsen

Tlf. Kalundborg 659

Altid friske Torske-
og Rødspættefilet'er
samt Fiskefars
Leverandør til Feriehjm.

Murermester og Cementvarefabrikant,

Chr. Schrøder

Tlf. Kalundborg 360

anbefaler sig med alt
Murerarbejde, Terrasso-
arbejde, Havefliser,
Flagstangsfødder m. m.

OTTO NIELSEN

Malermester

Tlf. Kalundborg 447

Spis Kalundborg Margarine

Th. Jørgensen. Telefon 90

Daglig friskkærnet. Leverandør til Feriehjemmet

Beiers TAPET & FARVER Tlf. 254

SKIBBROGADE 3, KALUNDBORG

Leverandør til Feriehjemmet.

Importkompagniet ^{A/S}

Kalundborg

Telf. *33 (Flere Ledn.)

Import af

**KUL, KOKS,
BRIKETTER &
BRÆNDELSOLIER**

Største private Virksomhed for Fremstil-
ling af Bandager og kunstige Lemmer.

Nyrop & Maag A/S
KØBMAGERGADE 43. K • C. 768

NYROP

FILIALER.
SØNDERALLÉ 5. AARHUS • KLAREGADE 7. ODENSE

Halskovsalonen

VOLDER og PETERSEN

Korsør

Tidsbestilling tlf. 430

**HALSKOV KØDFORSYNING
OG PÅLÆGSFORRETNING**

Jens Barslund

Tlf. 82 . Korsør

Alt i RADIO - FJERNSYN og PLADESPILLERE

RADIOLAGERET

v/ TH. HANSEN
TORVET, KORSØR
Tlf. 389

K. Egede Jensen

Blomster . Kranse . Buketter

Rolighedsvej 9 - Korsør - Tlf. 216

Medlem af

B.C. Ringen

Det bedste
I CYKLER OG RADIO

V. Petersen
Jyllandsgade 22
Fredericia
Tlf. 1033

FÆLLESBAGERIET A/S

Fredericia . Tlf. 602
Køb altid Brød fra Fællesbageriet

Den folkelige Forsamlingsbygning
(lige overfor Landsoldaten)
*Store Bal-
og Selskabslokaler*
Agnes Petersen . Fredericia . Tlf. 85

Louis Nielsen
Danmarksgade 6, Fredericia
Gardiner & sengeudstyr
*Leverandør til
Brugsforeningen*

Fredericia Mejeri

Anbefaler sig med **Gothersgade 14**
1. Kl.s Mejeriprodukter

»**LA BELLA**«

Gothersgade 15
Fredericia, Tlf. 598
v. Doris Sørensen

Blomster- og Kranseforretning anbefales de ærede Medlm.

Ekvipér Dem i

London-Magasinet

FREDERICIA

**FREDERICIA KUL-
OG BRANDEHANDEL A/S**

KUL- OG KOKS-IMPORT

Forhandler af Fredericia Gaskoks

IMPORT AF



BRANDELSOLIER

KULPLADS OG KONTOR:
VESTHAVNEN
TELEF. 955

BOGTRYKKERIET

Nørrebrogade 5, Fredericia
A. Petersen . Tlf. 1014

Alle Arter Tryksager til smaa Priser
Festsance - Teleogrammer

Ougaard & Jensen

Danmarksgade 21 A
Fredericia
Telefon 332

Alt i herre- og drengetøj

**Farve-
bøtten**

Tapet . Malervarer . Rullegardiner
v. Holger Häuser

Danmarksgade 23 . Fredericia . Tlf. 1337

FREDERICIA KUL-KOMPAGNI A/S

Loehr og Holmelund

... vi sælger varme

Telefon
170-888
4 linier

FREDERICIA BRUGSFORENING

3 selvbetjeningsbutikker
2 betjeningsbutikker

BLIV MEDLEM - INDSKUD 2 KR.

TEATER RESTAURANTEN

TLF. 2500 FREDERICIA TLF. 2500
Byens nye, elegante mødested

Fra kvist til kælder
når maling det gælder

Neergaards bedst
Telf. 165 . Struer

Aut. installerør

Henry Bertelsen
Tlf. 691-191 . Giro 48003
Østergade 5 . Struer

**Thomas Hansen's
Bageri**

bringes i velvillig Erindring
Brødet bringes overalt i Byen
Danmarksgade, Struer, Tlf. 308

For Synet en Vinding,
køb Brillen hos Sinding!

☆ **STRUER . Tlf. 119**

A/s Struer Kulimport

Telf. 777

P. WEILING

Struer . Tlf. 93

anbefaler alt
i moderne
Blomsterbinderi

NYBO

STRUER

- et godt Sted at handle

Frisørsalonen

Jyllandsgade 9 . Struer

anbefales
Gustav Jensen

Aa. V. Kristensen

Kolonial, Vin og Delikatesse

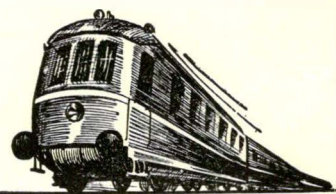
Jyllandsgade 16, Telf. 322

I Sol og Pløre
gaa eller køre *Brug*

Skotøjsbørsens Fodtøj

Struer - Telf. 109

Wgte Struer Grovbrød



BOSCH

DIESELUDSTYR

OG

AUTOTILBEHØR

— den uovertrufne Kvalitet

A/S MAGNETO . KØBENHAVN N